

Tribugá: ¿es posible el desarrollo sostenible?



RESUMEN: *Además de advertirse sobre el fuerte impacto de un puerto sobre los ecosistemas vecinos a la ensenada de Tribugá, se propone hacer socias del proyecto a las comunidades ancestrales del territorio para prevenir un modelo de enclave, y como opción ambiental a Cupica para articular los mares de Colombia mediante un ferrocarril interoceánico que llegaría al complejo portuario antioqueño y se complementaría con el Atrato. Este tren transitando por Vigía y Chigorodó para no interferir el tapón del Darién, empalmaría el proyecto a un sistema intermodal de carga para Colombia soportado en ferrovías e hidrovías. Es la oportunidad para hacer bien una obra que impulse el crecimiento económico, les sirva a las comunidades y resguarde el medio ambiente. Esta sería la manera.*

Por: Gonzalo Duque-Escobar*

Un proyecto peligroso

Mejorar la infraestructura y el transporte es esencial para expandir el sector productivo, más ahora que nuestra economía se fundamenta en la minería extractiva, el petróleo crudo y el carbón. Para eso, es fundamental (1) articular con un sistema intermodal de carga más eficiente el Altiplano con el Caribe, Buenaventura y Urabá, y (2) conectar el océano Pacífico con el Atlántico por el Chocó Biogeográfico.

La construcción de un puerto en el Golfo de Tribugá busca mejorar la conectividad y, por lo tanto, aumentar las exportaciones. Para que eso suceda, es necesario además utilizar el potencial de las hidrovías y construir túneles para ferrocarriles cruzando nuestras cordilleras, lo que [reduciría los fletes](#) seis y tres veces respectivamente, generando un crecimiento en mayor proporción de las exportaciones.

Mientras que en Europa hay un puerto cada 100 kilómetros, en Colombia los principales puertos están concentrados en [cuatro ciudades](#): Barranquilla, Cartagena, Santa Marta y Buenaventura. Por eso, otro gran puerto en el Pacífico podría ser un instrumento de desarrollo para conectar esa región con el resto del país.

Sin embargo, aunque sean necesarios para conectar los mares, los puertos no son suficientes para crear desarrollo –los mejores ejemplos son Buenaventura y Cartagena–. Por eso, el puerto de Tribugá puede no tener un impacto positivo si su construcción no se acompaña de políticas públicas, planes y estrategias para reducir la pobreza y para respetar los derechos bioculturales de ese territorio y sus poblaciones.

Lamentablemente, en Colombia la ley y las políticas ambientales se han adaptado más a los desafíos del mercado que a los retos del desarrollo sostenible. Con el enfoque erróneo, los megaproyectos como el del puerto de Tribugá pueden amenazar seriamente ciertas áreas sensibles ecológica y culturalmente.

¿Desarrollo o protección del medio ambiente?

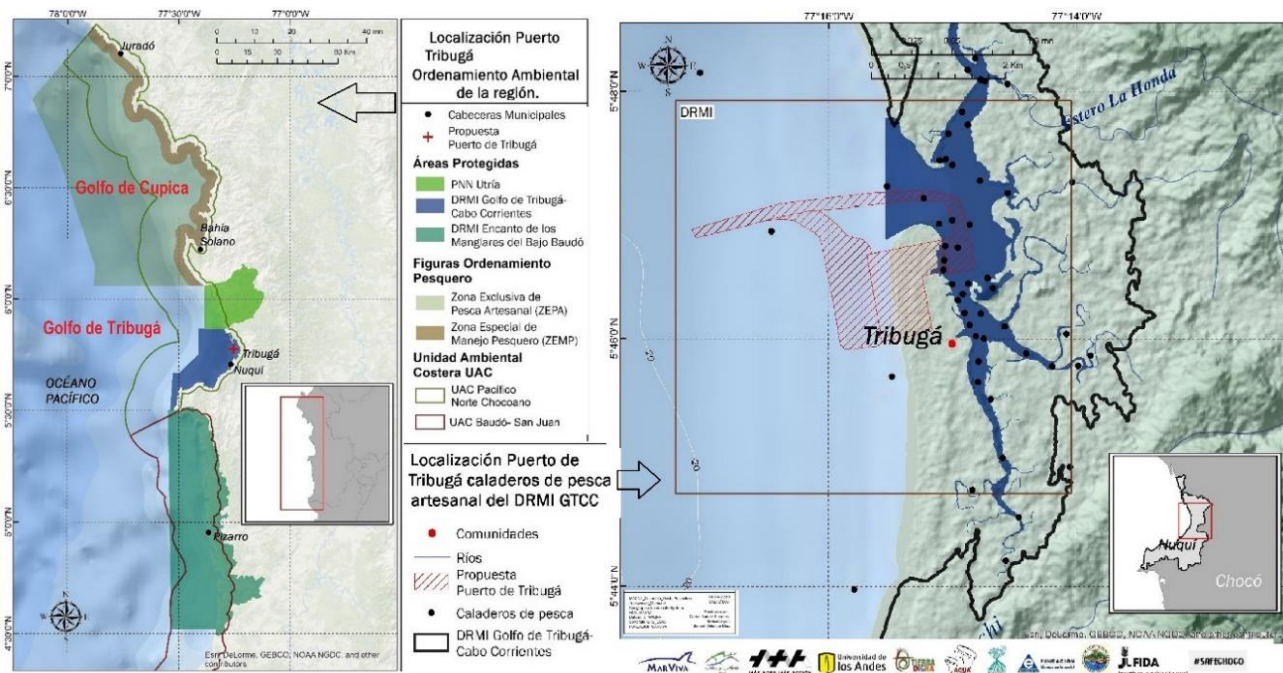


Imagen 1. Izq. Localización del puerto y caladeros de pesca artesanal. Der. Ordenamiento ambiental de la región. Fuente: [Organización MarViva](#).

La construcción del puerto de Tribugá ha interesado durante mucho tiempo a políticos y empresarios del Eje Cafetero –que buscan conectarse con el Pacífico– y del Chocó –que pese a tener costas en dos océanos buscan puertos y vías para accederlos–.

En 2006 se creó la organización Promotora Arquímedes S.A, con el propósito de construir y operar el puerto de Tribugá. Desde entonces, Arquímedes ha buscado ajustar su diseño a las condiciones ambientales del entorno. Por eso propuso construir el 80 por ciento de su infraestructura en mar, para lograr el licenciamiento ambiental. También se ha contemplado construir un ferrocarril a Quibdó y terminar la vía terrestre a Risaralda, con el propósito de crear una “Ciudad-Puerto”.

Sin embargo, muchos ambientalistas [han advertido](#) que la construcción del puerto tendría impactos funestos para el medio ambiente por:

- La amenaza para los cientos de hectáreas de manglares que hay en el golfo;
- El impacto del dragado y de los vertimientos sobre las playas donde anidan las tortugas;
- El daño a la ruta migratoria de las ballenas jorobadas, que todos los años llegan a esta región, y
- La pérdida de biodiversidad que implicaría construir carreteras y trenes en medio de la selva.

Además, la Academia de Ciencias de California, el Instituto Carnegie de Ciencias, la Institución Central Clima y la Universidad de California en Berkeley señalan que en el presente siglo los bosques de coníferas tropicales y subtropicales tendrán que adaptarse a una velocidad de 80 metros por año, mientras que los manglares tendrán que hacerlo a 950 metros por año.

¿Hay otras alternativas?

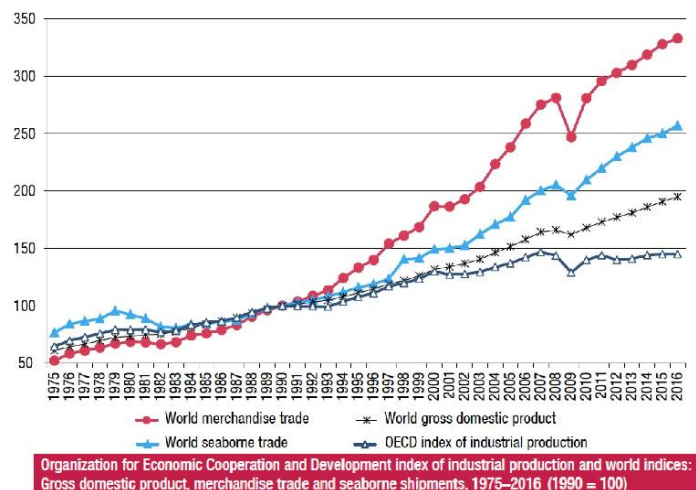
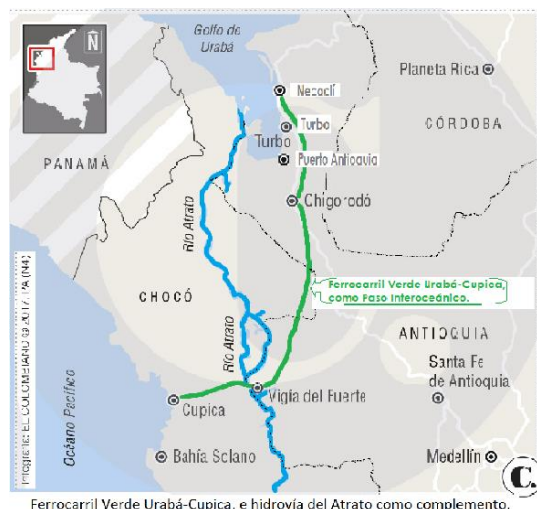


Imagen 2: Izq. Ferrocarril desde Cupica al Complejo Portuario de Antioquia pasando por Vigía, e hidrografía del Atrato. Fuente: El Colombiano. Der. Dinámica del comercio y tráfico marítimo vs. PIB mundial e Índice OCDE, entre 1975 y 2016. Fuente: Puertos y navieras.

En caso de que no se cuente con la voluntad de la comunidad o que se encuentre que los manglares del Golfo, la ensenada o el Parque Nacional Natural Utría resultarían afectados por el puerto, es necesario contemplar otras alternativas:

- Una opción es construir el puerto en el extremo sur del Golfo, donde el medio es rocoso y la morfología costera protegería el puerto de la corriente oceánica de dirección Noreste. A diferencia de la barra de la ensenada de Tribugá, donde existe una alta vulnerabilidad sísmica, esta zona parece más apta para la construcción de un puerto profundo.
- Y si no fuera en Tribugá, 90 kilómetros más al norte se encuentra el Golfo de Cupica. Esta alternativa favorecería un paso transoceánico más corto, siempre que se construya el Ferrocarril Verde Urabá-Cupica propuesto desde la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales. Esa línea pasaría por Vigía del Fuerte y Chigorodó, hasta llegar al complejo portuario antioqueño, de manera que se complementaría con la hidrografía del Río Atrato.

En todo caso, la construcción de un nuevo puerto en la región del Pacífico no debe desconocer los derechos de este territorio biodiverso y pluricultural. Las comunidades indígenas y afrodescendientes que allí habitan no han recibido nada en más de 200 años de olvido y desconocimiento de su cosmovisión. Por eso, la clave está en no repetir la historia de Buenaventura, el puerto vallecaucano que le representa a la Nación impuestos por 5,5 billones de pesos al año.

Si se busca un verdadero desarrollo, es necesario partir del enorme potencial pesquero del Pacífico colombiano. Eso implicaría dotar a la comunidad de un astillero para embarcaciones pesqueras, equipos para el procesamiento de pescados y mariscos, fuentes de energía y unidades térmicas para refrigerar la cosecha marina, sistemas de conectividad para sacar dichos alimentos, y programas integrales de formación y capacitación en estas materias. Lo anterior podría traducirse en decenas de miles de empleos dignos y remunerados para los habitantes del Pacífico.

Sin embargo, para llegar a ese objetivo también es necesario:

- Ordenar el territorio y blindar el patrimonio natural y cultural en áreas estratégicas;
- Convertir las rentas de los recursos primarios y megaproyectos en capacidades humanas;
- Fortalecer el quehacer de las instituciones ambientales y la sociedad civil;

- Fortalecer los procesos culturales endógenos y construir paisajes resilientes en los ecosistemas, y
- Proteger las comunidades rurales de pescadores y artesanos de las agresiones de un modelo “de enclave”.

La importancia de otro puerto Pacífico

En la cuenca del Pacífico se producen dos tercios del PIB mundial y habita cerca de la mitad de la población del planeta. Allí está el nuevo escenario de la economía planetaria.

Por eso, el eje Urabá-Tribugá puede ser un complemento de la nueva troncal transoceánica entre Europa y Asia que ha llegado a Panamá, y convertirse en una forma de acceder desde Colombia al Pacífico el siglo XXI.

La ampliación del Canal de Panamá aumentará entre 300 y 600 millones de toneladas-año su capacidad de carga. Con esa ampliación, se permite ahora el tránsito de embarcaciones tipo Suez de 12 mil contenedores (TEU) cuya economía en fletes supera cinco veces la de los Panamax de 4500 TEU.



Imagen 3. Izq. Colombia: red ferroviaria actual y propuesta. Fuente: ANI. Der. Corredor Bimodal Cafetero por el Norte del Tolima, conectando el Magdalena Centro con el Corredor del Cauca. Fuente: La Patria.

Ante ese nuevo panorama, habrá oportunidades para que Colombia construya un paso de cabotaje desde el complejo portuario antioqueño hasta Cupica o Tribugá. Nuestro país puede aprovechar (1) las limitaciones del Canal de Panamá, cuyas esclusas deben reutilizar el 40 por ciento del agua, y (2) el hecho de que [el comercio contenedorizado ha crecido](#) en el largo plazo a tasas que varían entre 1,5 y 2 veces el PIB global.

Un puerto en Tribugá con ferrocarril de conexión al Atrato, o un puerto en Cupica articulado con el complejo portuario antioqueño mediante el [Ferrocarril Urabá-Cupica](#) con mayor ventaja, pueden ser oportunidades para atraer carga de cabotaje y crear un paso interoceánico por Colombia.

Además, el Ferrocarril del Atrato que llegaría al complejo portuario de Antioquia contribuirá a la estructuración de un sistema intermodal de carga mediante corredores logísticos que integren con líneas ferroviarias el Altiplano, Buenaventura y Urabá-Chocó. En ese escenario, la hidrovía del Atrato, cuya capacidad es de 150 millones de toneladas-año o 50 trenes de 10 mil toneladas-día, resulta necesaria.

La locomotora del carbón andino exportado a Asia, gracias a la alta calidad y abundancia de dicho mineral, puede sustituir la caída del precio de los hidrocarburos cuyas reservas amenazan agotamiento. Esas exportaciones además de hacer rentable la hidrovía del Magdalena, pueden financiar la variante Loboguerrero dotada de viaductos y túneles, el corredor férreo para salvar la cordillera Central y la extensión del tren a Urabá y el Chocó, lo que conformaría [los grandes corredores y las plataformas logísticas](#) de nuestra región Andina.

En suma, un proyecto de este tipo con el enfoque correcto puede traer enormes beneficios para la región si las comunidades propietarias de las tierras participan como socias.

* Profesor de la Universidad Nacional de Colombia, sede Manizales, y Miembro de la Sociedad de Mejoras Públicas de Manizales <http://godues.webs.com> [Ref: Razón Pública. Bogotá, 2019-06-10.] Imagen de Portada: Ensenada de Tribugá. Fuente, Blog SMP Manizales.

Fuentes:

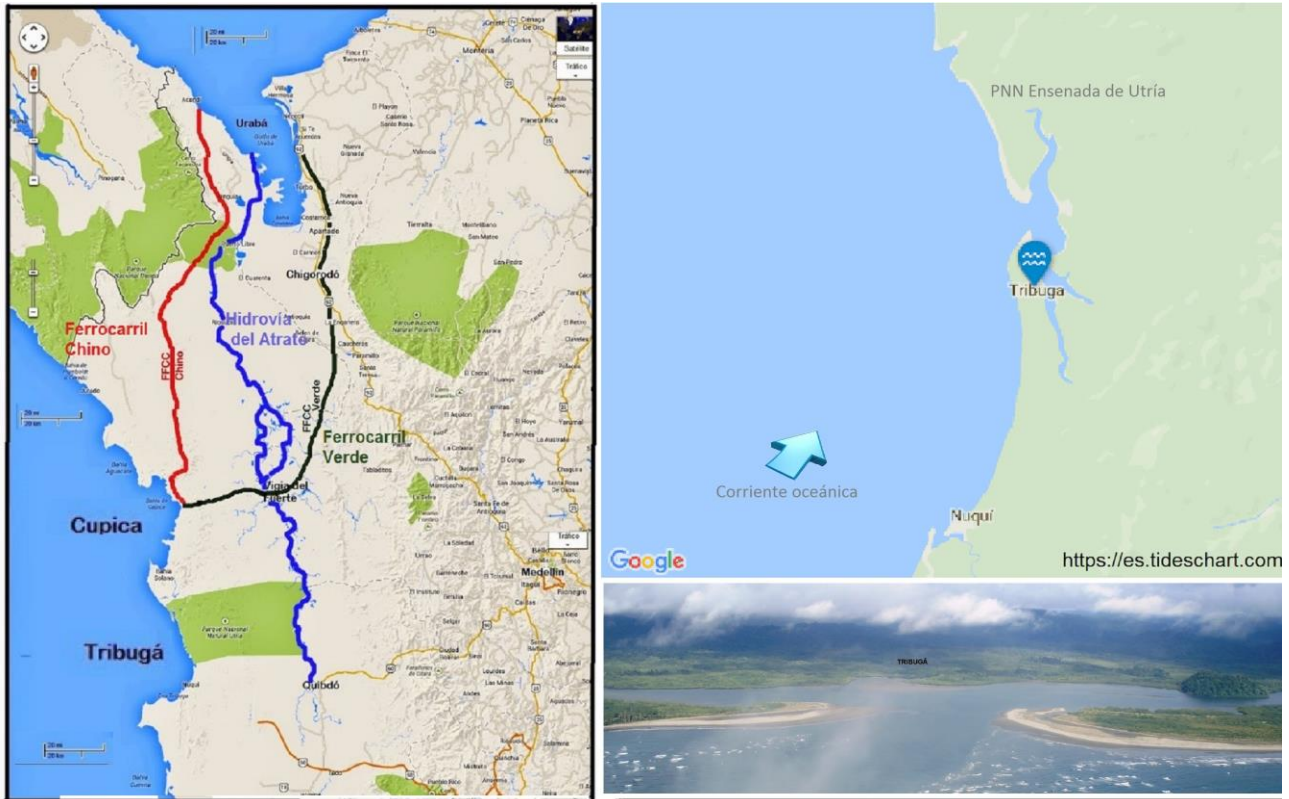
[Destrabando las Arterias...](https://publications.iadb.org/) <https://publications.iadb.org/>
[El comercio marítimo mundial crecerá un 3,2% entre 2017 y 2022.](http://www.puertosynavieras.es) <http://www.puertosynavieras.es>
[Las razones que hacen de Tribugá un proyecto inviable:](https://www.elpais.com.co/) <https://www.elpais.com.co/>
[Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia.](http://www.bdigital.unal.edu.co/58125/) <http://www.bdigital.unal.edu.co/58125/>
[Un contexto para un puerto de aguas profundas en Tribugá](http://bdigital.unal.edu.co/1688/) <http://bdigital.unal.edu.co/1688/>

Etiquetas: Puerto de Tribugá, medio ambiente, desarrollo sostenible, Pacífico, SMP Manizales, U.N de Colombia, Gonzalo Duque-Escobar

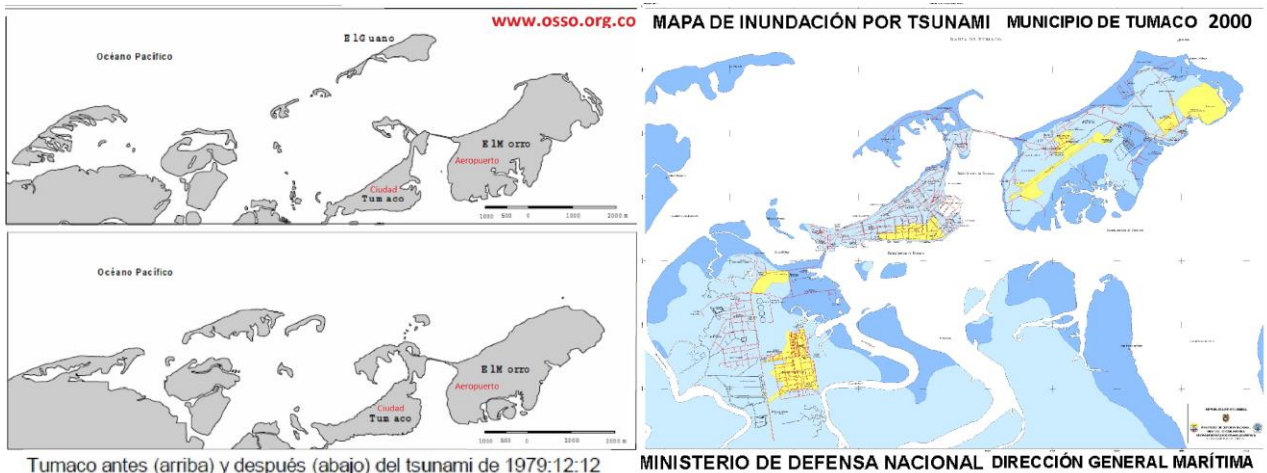
ENLACES DE COMPLEMENTO:

<p>Colombia mira a la Cuenca del Pacífico.</p> <p>Colombia y sus mares: ¿Puertos en el Pacífico?</p> <p>¿Cuál es el mejor sistema de transporte para Colombia?</p> <p>Desarrollo portuario del Pacífico: Caso Tribugá.</p> <p>Deuda histórica con el Pacífico Colombiano.</p> <p>Eje Cafetero y transporte intermodal.</p> <p>El Ferrocarril Cafetero para la competitividad de Colombia.</p> <p>El territorio del río Grande de la Magdalena.</p> <p>Ferrocarriles: integración y progreso para Colombia.</p> <p>Ferrocarril Interoceánico Verde para Colombia.</p> <p>Ferrocarriles e Hidrovía, claves para la multimodalidad.</p> <p>Fundamentos de Economía y Transportes.</p> <p>Impactos del nuevo Canal de Panamá.</p>	<p>Introducción a la economía del transporte.</p> <p>Logística del transporte para la RAP del Eje Cafetero.</p> <p>Pacífico biogeográfico y geoestratégico.</p> <p>Pacífico colombiano.</p> <p>¿Para dónde va el Magdalena?</p> <p>Plataformas Logísticas y Transporte Intermodal en Colombia.</p> <p>Rutas para la Alianza Pacífico.</p> <p>Significado y desafíos del regreso del tren.</p> <p>Un canal bioceánico por el Chocó biogeográfico.</p> <p>Un contexto para el puerto de aguas profundas en Tribugá.</p> <p>Un plan maestro de transporte “multi” pero no intermodal.</p> <p>Urabá frente a los mares de Colombia.</p> <p>Vida y desarrollo para el territorio del Atrato.</p>
--	--

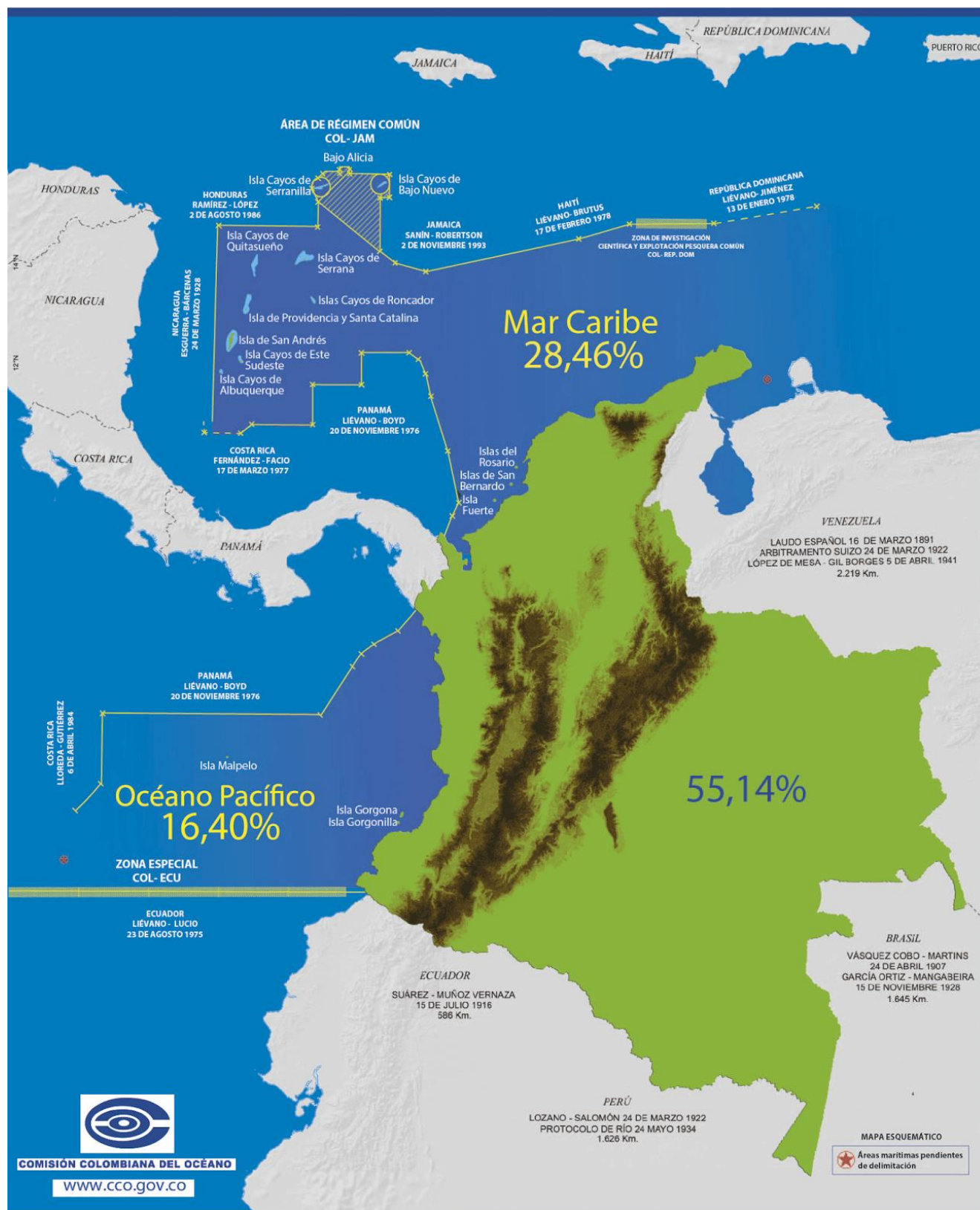
IMÁGENES DE COMPLEMENTO:



En la imagen izquierda, se muestran, además de la Hidrovía del Atrato entre Quibdó y Urabá, sendos ferrocarriles por sus dos márgenes: el Ferrocarril Chino (color rojo) atravesando el PNN de los Katíos, propuesta que apareciera iniciando el primer gobierno de Santos; y el Ferrocarril Verde cruzando el Atrato por Vigía del Fuerte para salvar el Tapón del Darién, pasando por Chigorodó y llegando al complejo portuario antioqueño (Propuesta UN de Colombia-SMP Manizales). En la imagen de la derecha, se muestran la Ensenada de Tribugá en la parte inferior, y la planta del Golfo de Tribugá, los poblados de Tribugá y Nuquí, la extensión del el humedal en la ensenada y la dirección Noreste de la corriente oceánica incidiendo en el Golfo. (Fuentes: Blog SMP Manizales y es.Tideschart.com).



Licuefacción de suelos en Tumaco, tras el tsunami del 12 de diciembre de 1979 y áreas inundables en Tumaco (Mapas del OSSO.org del Valle, y de la Dirección General Marítima del Min-Defensa de Colombia) Esta lección invita a no construir puertos en ambientes arenosos, sino sobre roca, máxime si se tiene en cuenta que las aceleraciones sísmicas esperadas en el Chocó, de conformidad con lo estimado por el Comité AIS. En el Estudio General de la Amenaza sísmica de Colombia 2009, están entre el 40 y 45% de la gravedad.

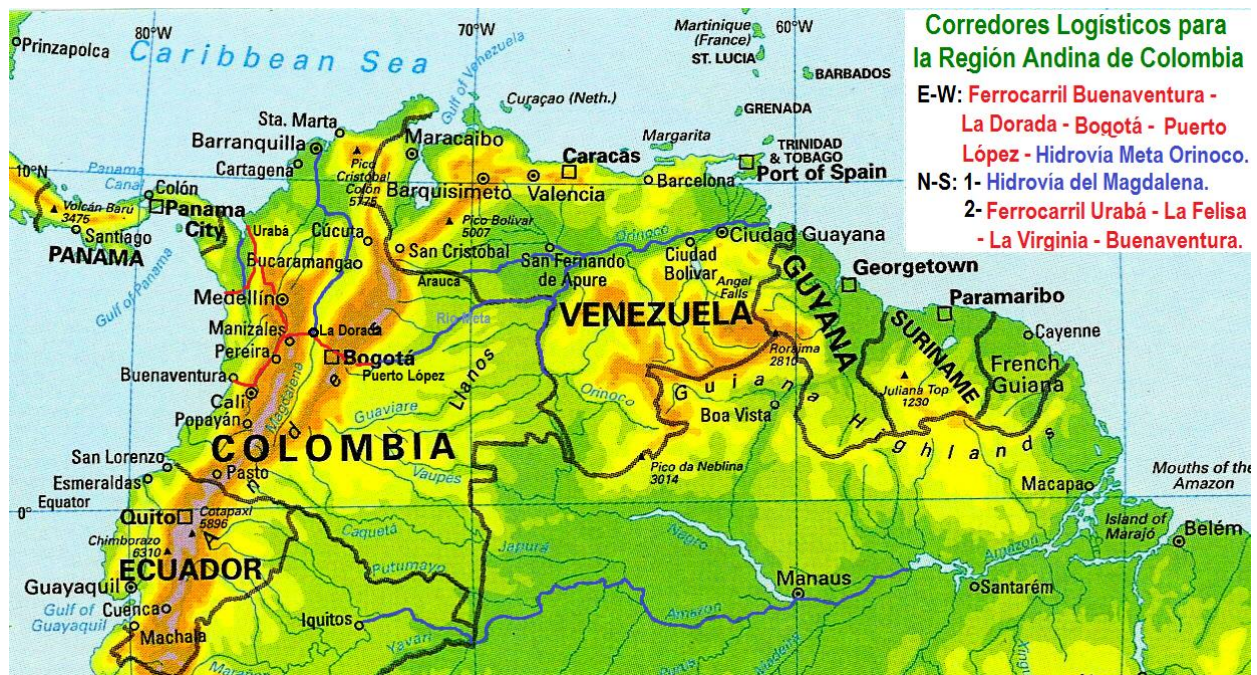


Por no tener visión marítima, Colombia perdió a Panamá y mares en San Andrés. Mapa: Comisión Colombiana del Océano.

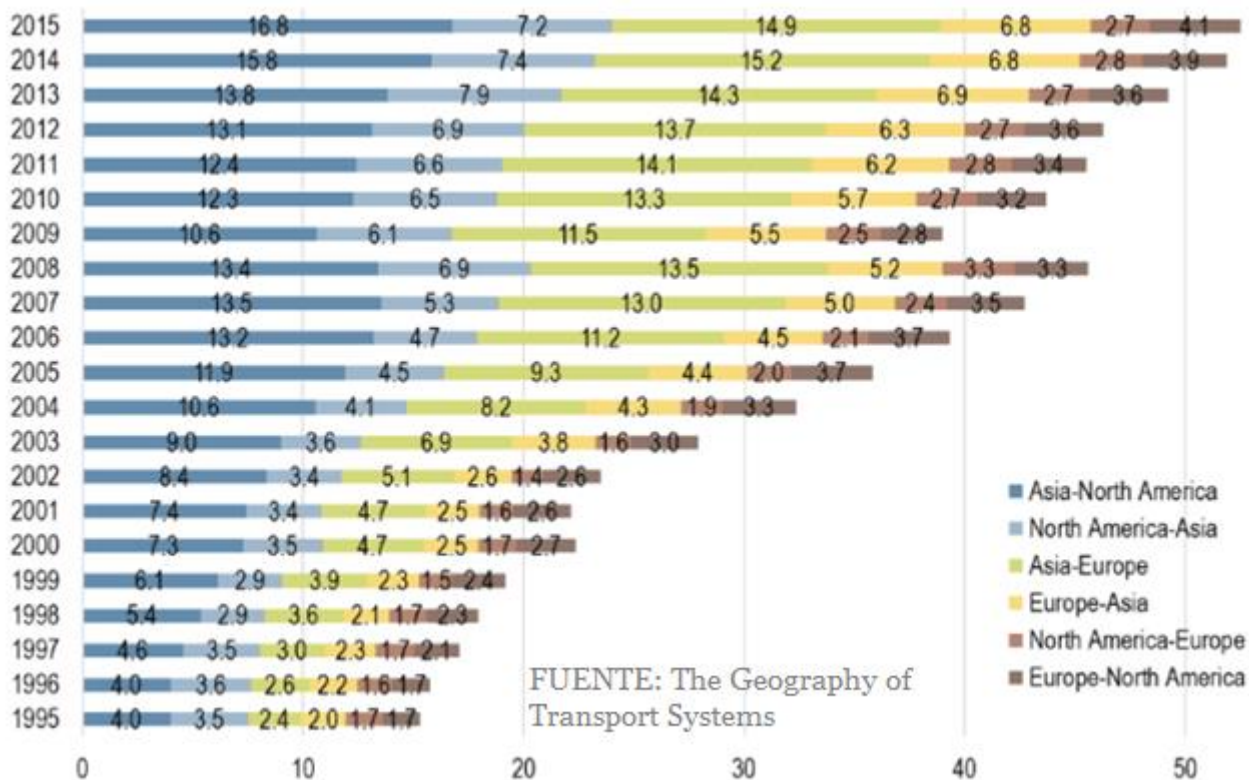


Canales en Nicaragua y en Panamá: ¿y Colombia qué? Compárense las longitudes de los pasos y considérese la posibilidad de Colombia, dado que la propuesta que no depende de exclusas, se soporta en la hidrovía del Atrato y el Ferrocarril Verde. Fuente: Dibujo de GDE sobre Mapa del Blog de Agaton.

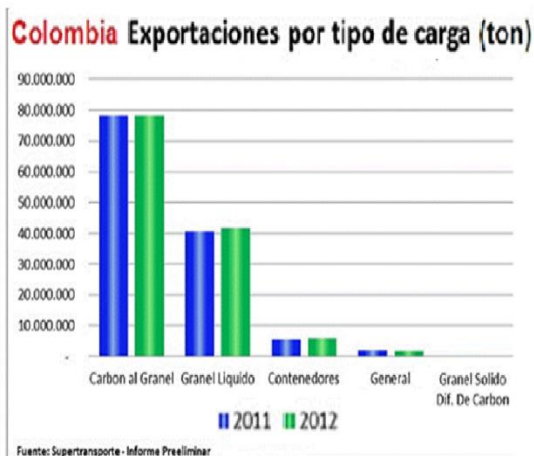
...



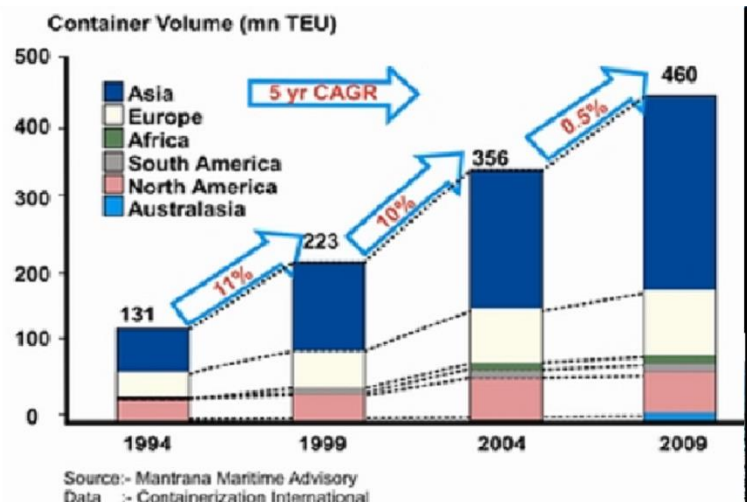
Corredores Logísticos para Colombia: a) Urabá-Buenaventura y b) Orinoco-Meta-La Dorada, para articular a Colombia a los mares en el Caribe y el Pacífico, y por el Este al Orinoco. Las cuencas del Amazonas y el Orinoco, suman el 46,7 por ciento del área de Sudamérica.



Transporte Intermodal: crecimiento exponencial del flujo de contenedores entre Asia, Europa y América, y primacía asiática mostrando el protagonismo del Pacífico. Fuente The Geography of Transport Systems



Exportaciones de Colombia 2011 y 2012 (supertransporte)



Exportaciones de Colombia: Carbón y Petróleo, y en menor grado contenedores 2011-2012 (Fuente: Supertransporte). Izq. Volumen de contenedores en millones de TEU entre 1994 y 2009, para Asia, Europa, África, Sudamérica, Norteamérica y Australia, mostrando además de la supremacía asiática en el comercio intercontinental su crecimiento (Fuente: Mantrana Maritime Advisory)

COLOMBIA: TRÁFICO DE CONTENEDORES LLENOS, VACÍOS, EN TRÁNSITO Y TRANSBORDO
ENERO - SEPTIEMBRE 2015 (Miles de TEU)

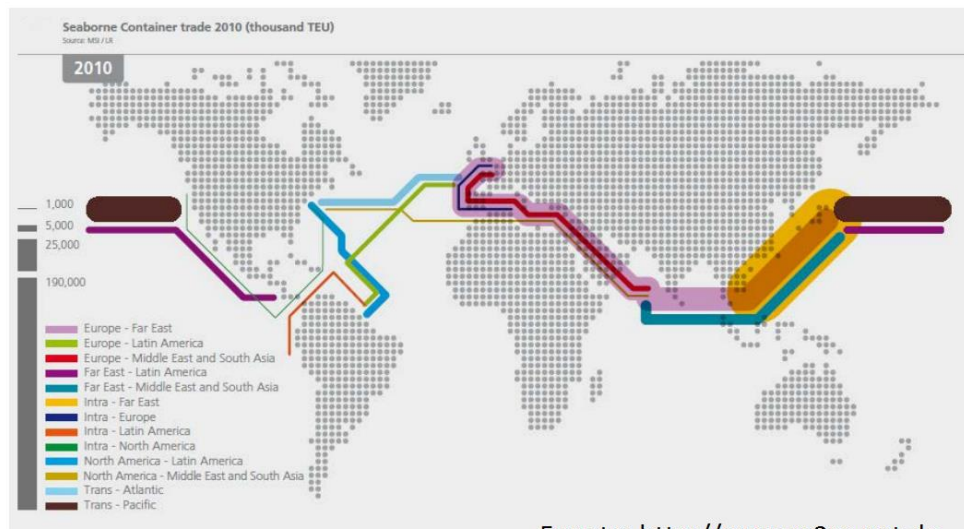
COMUNIDAD
 ANDINA
 SECRETARÍA GENERAL



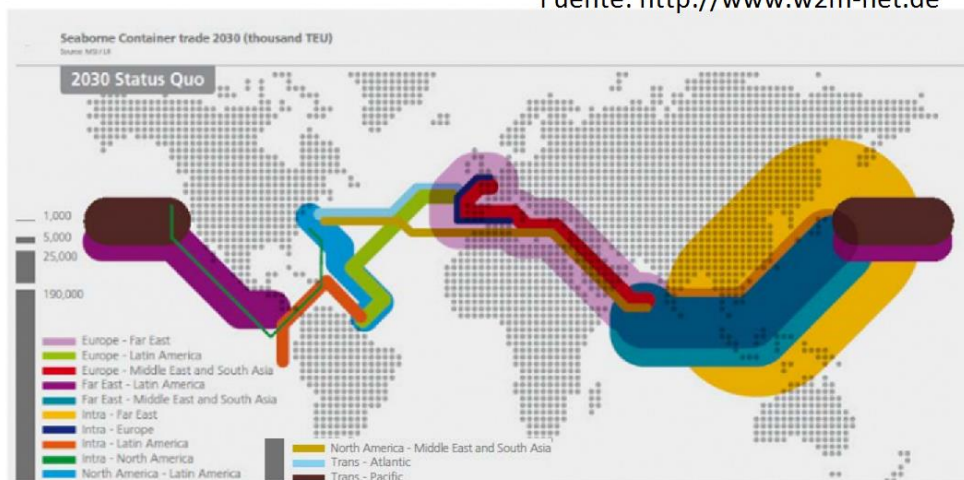
Puerto	Ene - Sep 2014	Ene - Sep 2015								Variación %
	TOTAL	DESEMBARQUE		EMBARQUE		TRÁNSITO	TRANS-BORDO	TOTAL	Particip. %	Ene - Sep 2015/2014
		Llenos	Vacios	Llenos	Vacios					
Colombia	2 479	556	79	334	318	1 452	95	2 834	100,0%	14,3
Cartagena	1 630	239	22	152	118	1 447	0	1 978	69,8%	21,3
Buenaventura	660	254	1	136	165	0	95	651	23,0%	-1,4
Barranquilla	114	46	8	25	27	5	0	111	3,9%	-2,6
Santa Marta	72	14	47	21	6	0	0	88	3,1%	22,2
San Andrés	2	2	0	0	2	0	0	4	0,1%	100,0
Guajira	1	1	1	0	0	0	0	2	0,1%	100,0

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte Fuente: TRÁFICO DE CONTENEDORES EN LA COMUNIDAD ANDINA. Comunidad Andina; Secretaría General (2016)

Tráfico de contenedores en Colombia, al 2016. Fuente: Secretaría General de la Comunidad Andina.



Fuente: <http://www.w2m-net.de>



Transporte interoceánico: escenario en 2010 y al 2030 del flujo de Contenedores. In <http://w2m.net.de>



Publicaciones de GDE en el Repositorio Institucional de la U.N de Colombia.